

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO:
RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN**

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

**Cuestión 2 del
orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización
2.1: Propiedad y control de transportistas aéreos**

DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE EXPLOTACIÓN

(Nota presentada por la República de Cuba)

REFERENCIAS

Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional (Doc 9626)
Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales (Doc 9587)
Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)
Perspectivas del Transporte Aéreo hasta el año 2010, Circ. 281

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 2.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Convención de Chicago de 1944 salvaguarda los principios de la soberanía del espacio aéreo, la igualdad de oportunidades, la no discriminación y los derechos de los países a designar la aerolínea nacional para operar servicios aéreos internacionales.

1.2 Los servicios domésticos han sido regulados por un sistema de licencias y los derechos de cabotaje dentro de cada país se han reservado exclusivamente para las aerolíneas nacionales.

1.3 Los criterios discrecionales para autorizar determinados servicios aéreos internacionales basados en la propiedad de las líneas aéreas suponen un doble examen para determinar:

- a) quien tiene propiedad mayoritaria; y
- b) quien ejerce el control efectivo.

1.4 El *Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (Doc 7500)* le concede a las aeronaves que se utilicen en servicios regulares el derecho de sobrevuelo y de aterrizaje sin fines comerciales.

1.5 En la Sección 5 del Artículo 1 del *Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales*, se dispone que un Estado puede denegar o revocar estos derechos si considera que gran parte de la propiedad y el control efectivo de una empresa de transporte aéreo de otro Estado, no están en manos de ese Estado contratante parte en el acuerdo o sus nacionales.

2. CONSIDERACIONES

2.1 La práctica internacionalmente generalizada para la designación y autorización de transportistas aéreos internacionales, estipulados en los acuerdos sobre servicios aéreos, ha sido la de otorgar el derecho de designar a una o varias líneas aéreas para que exploten los servicios convenidos y fijar las condiciones limitadas del acuerdo que permitan a la otra parte denegar la autorización de explotación a dichos transportistas.

2.2 Actualmente, las condiciones por las que se puede denegar (e incluso suspender) una autorización de explotación suelen consistir en que la parte que designa o sus nacionales, no ejerzan la propiedad sustancial o el control efectivo; no demuestren suficiente disposición para obedecer las leyes y los reglamentos de la parte receptora o la capacidad para cumplir con determinados requerimientos de orden técnico.

2.3 Ahora bien, teniendo en cuenta los cambios que se han producido en las reglamentaciones de los Estados contratantes, referidas al transporte aéreo internacional, así como las experiencias acumuladas en este sector, resulta necesario considerar las nuevas propuestas que ofrece la OACI para continuar desarrollando la industria del transporte aéreo en forma segura, ordenada, gradual y eficiente ante los nuevas desafíos.

3. MEDIDAS QUE SE PROPONEN A LA CONFERENCIA

Se insta a la Conferencia, a que durante la elaboración de la Declaración de principios, considere lo expresado en el párrafo 2.3 de la presente nota de estudio.

— FIN —